12.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em sessão de 31 de Julho de 1861

Srs. Accionistas.

A Directoria vem dar-vos conta das occurrencias da Empresa no ultimo semestre.

CONTABILIDADE CENTRAL.

Do capital realisado existião a 31 de Dezembro p. Rs.......	7.862:960$456
E empregárão-se no decurso do semestre; em obras novas da 1ª. secção, construcção da 2ª. conclusão dos estudos da 3ª. e 4ª., e empregos provisorios em material	" 895:374$921
Capital em ser no dia 30 de Junho passado................	"6.967:585$535

não comprehendidas as quantias em deposito para fins especiaes, como cauções etc.

No balanço junto (App. nº 1) achareis todas as informações precisas para julgar do estado financeiro da Companhia.

A escripturação está em dia.

ESTRADA DE FERRO

Primeira secção. — O relatorio do Director encarregado do serviço da linha concluida (App. nº 2) contém minuciosas informações a respeito do trafego no semestre..

Extratando os factos capitaes, e englobando o rendimento da estrada com os de alguns predios e o saldo da conta de juros, foi a Renda da Companhia

no semestre..	Rs. 904,381$520.
A despeza foi...	" 375,496$044.
Renda liquida	" 528.885$465

que representa 5, 16% do capital realisado.

Separada a renda propria da estrada, e comparada com a despeza, representa esta 72½ % da receita.

O nº de viajantes no semestre foi de 125,883 tendo sido no 2º de 1860, 123,480, e no 1º 112, 282.

A massa dos transportes taxados a peso subio a 1,639,238@ nas duas direcções; e os generos que pagão por medida linear ou cubica pode estimar-se em 300,000 @.

As mesmas causas que tinhão abatido o rendimento nos ultimos mezes do anno anterior, como vos foi exposto no relatorio respectivo, actuou nos pri-

meiros mezes deste anno, e explicão a differença para menos de mais de 100 contos na renda do semestre. A este descrescimento, e aos grandes trabalhos de reparações de estragos causados pelas chuvas torrenciaes do principio do anno deve ser attribuido o facto de uma proporção mais forte de despesa para a receita.

O Governo Geral que no semestre passado nada despendeo com a garantia de juros que nos presta, terá de contribuir este semestre com Rs. . . . . 104.201$292 devida tambem, a differença á diminuição da verba — juros — por estar immobilisado na 2ª secção maior capital. E' digno de nota, que se a Garantia do Governo Geral se limitasse a 5 %, seria nominal, pois a renda foi de 5,16%; mas o Governo resolveo responder pelos 7% integralmente na parte relativa ao emprestimo, e tal a razão por que tem de pagar o saldo mencionado.

Segunda secção. — As duas primeiras divisões unidas ao ramal dos Macacos, de que já se vos fallou, devem abrir-se ao publico por estes proximos dias: a estação chuvosa, tornando por alguns mezes impossivel o transporte dos dormentes para o ramal retardou a conclusão além de todas as previsões. Com a abertura desta linha poupão-se aos productos quasi duas leguas de má estrada do Presidente Pedreira.

As obras destas cinco milhas não chegarão ao estado de aperfeiçoamento, em que possão dar-se por alliviados os Empresarios de suas obrigações nesta parte: mas persuadida a Directoria depois de ouvir os seus Engenheiros, que os retoques restantes em nada embaração o transito dos Viajantes, resolveo franquear-lhes o uso do ramal no 1º de Agosto proximo, e pedio para isso authorisação do Governo Imperial.

Esta authorisação é necessaria, para installar-se o trafego nas 5 milhas, porque é o Governo Imperial o supremo fiscal da segurança publica; e em relação a duas dessas milhas que pertencem ao tronco da 2ª secção tambem porque nellas se emprega capital garantido.

Das seguintes treze milhas que alcanção outra vez as estradas publicas acima da Serra, no lugar do Joaquim do Alto vereis noticias circumstanciadas no relatorio do Engenheiro em Chefe (App. nº 3.) O App. nº 5 contém noticia do trabalho feito até 30 de junho.

A maior parte do leito nas treze milhas, isto é, todas as obras a céo aberto, estão ou concluidas ou em tal estado de adiantamento, que não deixão duvida quanto a facilidade de as concluir antes do termo contractado. O mesmo pode-se hoje afirmar da perfuração dos onze tuneis que ha nessas treze milhas. E quanto aos serviços mais atrazados, revestimento e acquisição de dormentes, a Directoria convencida que sómente por falta de energia deixarião de caber no tempo, está resolvida a impôr severamente as multas estipuladas, dado por ventura o caso de nellas incorrerem os Empresarios, é porém de justiça accrescentar que por ora não parece haver razão para receiar-se a realisação da hypothese prevista, que mais prejudicaria o publico e a Companhia do que os multados.

Na perfuração dos tuneis do nº 1 a 11 comprehendidos na distancia de Belém a Joaquim do Alto, se tinha obtido até 30 de junho a abertura de 4,519½ pés, faltando 3,990½ como vereis do seguinte extracto:

Numro dos tuneis	*Galeria aberta até o fim de 1859*	*Dita no 1° semestre de 1860.*	*Dita no 2° semestre de 1860.*	*Dita no 1° semestre de 1861*	*Por furar.*	*Comprimento total.*
1	0	72	134	136	528	870
2	0	162	269	156	398	985
3	0	68	124	7	101	300
4	0	0	125	58	225	408
5	0	0	236	5	107	348
6	0	0	0	278	72	350
7	40	47 ½	241 ½	319	72	350
8	316 ½	0	0	0	0	316 ½
9	0	0	0	134	526	660
10	16	160 ½	26	112 ½	377 ½	692 ½
11	278 ½	360	324	313 ½	870	2146
	651	870	1479 ½	1519	3990 ½	8510

Esta tabella não comprehende o tunel grande, de que a Directoria passa a dar-vos noticia especial.

O estado da perfuração neste tunel é o seguinte:

Dos 7040 pés que tem elle de comprimento estavão abertos em 31 de Dezembro 990, e furarão-se no ultimo semestre 687, ao todo 1.677, faltando 5363.

O poço n° 1 toca a seu termo realisando como os outros sómente os ultimos calculos baseados em nossa experiencia, e tendo illudido todas as previsões anteriores, causa principal do retardamento da obra no tunel grande, que está hoje reconhecido excederá um ou dous annos ao termo do contracto da obrigação dos empresarios.

Os contractos que para a construcção de 17 milhas de 2ª secção havião sido celebrados com Roberts Harvey e Comp. forão reformados no que toca ao tunel grande; e a Directoria ajunta no App. n° 4 copias dos ajustes reformados, assim como do novo contracto de empreitada para as seguintes 11½ milhas que alcanção a margem do Parahyba na confluencia com o rio Pirahy.

E a respeito dos primeiros, concia de sua responsabilidade, a Directoria entende dever expôr com franqueza os motivos de seu procedimento. Os empresarios representarão que em consequencia de grandes prejuisos por eventualidades e terem empatado nos cofres da Companhia algumas centenas de contos que formão a sua caução, achavão-se impossibilitados de proseguir com as obras. Se as abandonassem, a Directoria faria a sua caução e se apoderaria de todas as propriedades que lhe estão hypothecadas, para fazer face aos prejuizos resultantes da demora ou de novos contractos e procedendo com toda a energia, como seria em tal caso no seu dever, acredita que poderia evitar prejuizo pecuniario.

De nenhum modo porem se evitaria a retardação das obras, deterioração de algumas, e das proprias maquinas e materiaes existentes na linha.

Assim posta a questão, procedeu-se a severos inqueritos, do quaes resultou que no tunel grande as eventualidades dependentes da formação geologica do paiz, e da nunca prevista massa de agoas que surgia da rocha forão além de toda a previsão, e constituem verdadeira força maior, da qual resulta a impossibilidade de effectuar o trabalho pelos preços do primitivo contracto.

Reconhecido este facto, e sendo o fim unico da Directoria a conclusão da obra no menor tempo que for possivel não hesitou ella em tomar a responsabilidade de augmentar os preços, sómente para o tunel grande, sem consentir no pagamento que pretendião os empresarios do prejuizo até alli suportado por elles, e aliás coberto por lucros nas outras divisões. O augmento de custo que resulta da reforma do contracto pouco passará de 150 contos de réis.

Reconhecido tambem que é na grande pericia e experiencia do empresario Jacob Humbird que descança a Directoria para execução desta obra gigantesca. foi ella adjudicada individualmente a este empresario. A Directoria confia que lhe fareis a justiça de enchergar neste facto mais uma prova de que não pretende ella illudir a sua responsabilidade, e se esmera em obter os melhores resultados a que lhe é possivel attingir.

Terceira secção. — O Governo Imperial approvou por Decreto de 24 deste mez os planos da 3ª secção, que se tratará de adjudicar opportunamente; pois occupando uma grande extensão, e dependendo de trabalhos importantes nas pontes sobre o Parahyba, muito poderão lucrar com a anticipação. Nos mezes em que os trabalhos da lavoura por ventura devem folgar aos fazendeiros, é talvez possivel obter delles coadjuvações na preparação do leito, que são da maior importancia, visto a difficuldade de obter os braços em numero sufficiente para obras de tanta magnitude. E seria deploravel que chegando os trilhos á barra do Pirahy, se déssem novas delongas para a preparação do leito, Parahyba abaixo.

Quarta secção. — Os planos estão pendentes de approvação do Governo Imperial.

Taes são as informações que pareceo necessario offerecer á vossa consideração.

Rio de Janeiro 31 de Julho de 1861.

C. B. Ottoni Presidente.
J. M. Baptista de Leão.
J. B. Vianna Drumond.
J. Jorge da Silva.
D. J. Campos Porto.
J. B. da Fonseca, com restricções.

APPENSO N. 2

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO

NO SEMESTRE DECORRIDO DO 1° DE JANEIRO A 30 DE JUNHO DE 1861

Lido á mesma Directoria em sessão de 25 de Julho de 1861

Srs. Accionistas.

Cabe-me pela primeira vez o dever de dar-vos conta das occurrencias havidas durante o semestre findo em 30 do passado.

Tratarei dos ramos distinctos em que se divide actualmente o serviço da parte da linha em trafego, como se segue.

SERVIÇO DA LINHA.

Despesas. — As bellas que tendes á vista, e que ficão no archivo da secretaria, indica os trabalhos especiaes executados no serviço da linha, e outros taes como de reparação ordinaria.

As obras propriamente novas importarão em réis 51:745$236 dos quaes 40:242$800 provém das quantias pagas pelos trabalhos das cercas novas.

As grandes reparações, melhoramentos e modificações em diversos pontos da linha importarão em réis 29:115$494.

As citadas tabellas me permittem evitar ter de citar-vos estes trabalhos com detalhes e occupar-me das subdivisões diversas do serviço.

Tem-se attendido tanto quanto é possivel o systema de obras por empreitada, recusando-se apenas aquellas cujos preços são excessivos, e que tornão mais conveniente fazer-se com o nossos operarios, attendendo ao lado economico e de segurança.

Os contractos para empreitadas são feitos de maneira a attender os interesses da companhia, a assegurar a bôa execução das obras e evitar todas as duvidas com os empreiteiros. Tomão-se notas exactas de todas as despezas, mesmo das pagas por empreitada, e reunem-se todos os elementos necessarios para ter-se as mais exactas apreciações do custo das obras.

A despeza por todas as obras durante o semestre fóra das de conservação propriamente dita, foi de réis 31:812$403.

Os trabalhos em execução figurão por despeza já feita, em réis 9.204$826.

Despendeo-se a quantia de réis 11:502$436 com obras inteiramente novas, taes como vias novas na estação da côrte, boeiros em differentes pontos etc. etc.

Aterros. — Os aterros achão-se em bom estado, os taludes conservão bem tanto nos aterros como nos córtes.

Nada faz prever que sejão precisos grandes trabalhos para impedir ou remediar desabamentos. Certos empedramentos porém deverão completar o revestimento desta especie já existente em alguns córtes, ou substituir os antigamente feitos que não se sustentão.

Via, trilhos. — A via acha-se em um estado satisfactorio, continua-se com o mesmo systema de conservação. As juntas são revistadas com cuidado. Os trilhos fóra de serviço substituidos, os tirados da curva de S. Matheos em estado conveniente, teem sido empregados de novo na substituição das partes em linha recta mais deteriorados. O mesmo far-se-ha na curva de Santa Anna.

Dormentes. — Durante a primeira parte deste semestre, assim como uma do precedente, os trabalhos da linha estiverão interrompidos por falta destes páos.

Só em Abril os pude obter por um contracto para fornecimento de 4.000 postos na estação da côrte a razão de 45$000 por duzia, em quanto que os comprados anteriormente nos custárão a 54$. Já temos recebido algumas partidas que são de superior qualidade e assegurão bôa duração.

Continuarão a ser tomados na inspectoria geral com tôda a exactidão todos os apontamentos de dormentes e vigas substituidas na linha, afim de se puder fazer uma apreciação das condições economicas do emprego de diversas qualidades de madeiras.

Vias novas. — Construirão-se no semestre findo diversas vias novas na estação da côrte e estão acabadas em uma extensão de 550 metros.

Lastro — Durante o semestre foi cuidadosamente feito este serviço, e acha-se a linha perfeitamente lastrada. Os trens empregados forão 36, lastrando uma extensão da linha de 2.215 metros.

Cercas. — Os trabalhos das cercas em 30 do passado estavão quasi terminados, faltavão apenas completar 2.096 braças de cercas mortas e outras tantas vivas, que devem estar concluidas por todo o mez corrente.

A despeza total desta obra se elevará a somma de réis 166:407$950 da qual 40:242$800 forão pagos durante o semestre.

O importe da garantia que então existia nos cofres da companhia montava á quantia de réis 31:814$390, pertencendo ao semestre findo 10:060$700.

O numero de trens empregado neste serviço foi de 19.

Muitas partes das cercas precisão de notaveis reparações, principalmente nas proximidades de Sapopemba, onde em começo forão feitas com madeiras fracas. Em outros lugares as innundações teem causado grandes estragos, empedindo a crescimento do espinho (cercas vivas). O empreiteiro portanto terá não pequenas despezas a fazer para as tornar em bom estado.

Foi reconstruida de novo a cerca da quinta imperial do lado direito em toda a sua extensão, e do lado esquerdo em parte, com postes de madeira aparelhada e pintada, e fio de arame.

Cancellas. — As cancellas continuão a fazer uma despeza bastante forte tanto na construcção como no pessoal que as guarda.

Estabeleceu-se um guarda especial na altura do matadouro publico para vigiar as tres cancellas que ahi existem muito proximas umas das outras.

Desde o Engenho Novo até Cascadura, e um pouco além é quasi impossivel conservar as cancellas fechadas. Nesses lugares o publico, e com especialidade os capineiros tem a astucia de as estacar para que não se fechem e possão elles encontrar a passagem franca a toda hora, e disso tem resultado por mais de uma vez (como já vos fiz sabedores) entrarem animaes para a linha, e causar o encontro com os trens, descarrilhal-os e atrazar as horas da chegada ás estações; e felizmente tem a Providencia Divina permittido não se ter lamentado consequencias funestas destes desastre nos passageiros.

Pontes. — As pontes de madeira estão em bom estado de conservação, são alcatroadas logo que o exige a bôa conservação das madeiras.

Tem havido toda a vigilancia nas dos rios de S. Pedro e Caramujos; as quaes teem de ser substituidas por outras de ferro, muitas peças da primeira tem sido renovadas. Desde que as juntas desta forão refeitas tem quasi desaparecido as ondulações dos trilhos.

As pontes de ferro batido continuão a manter-se em perfeito estado. Algumas do systema com trilhos Barlow e pondural de ferro fundido forão re-

forçadas com columnas de igual ferro, e tem offerecido optimos resultados esta alteração, que se continua a adoptar.

As pontes de alvenaria estão muito perfeitas.

Boeiros. — Boeiros novos teem sido estabelecidos e estabelecer-se-hão ainda outros nos lugares onde a passagem da aguas demonstrar necessidade delles. Os reconhecidos em máo estado continuarão a ser substituidos pelos de céo aberto.

Os reconstruidos entre a côrte e S. Diogo receberão um comprimento correspondente a collocação de tres vias. O que fica á entrada das officinas foi reconstruidos com aboboda por causa de sua particular posição.

Esgotos. — Notaveis melhoramentos se tem obtido neste serviço, apesar de despendiosos.

Rios e canaes obstruidos forão limpos em uma grande extensão; novos canaes de derivação forão excavados. As vallas antigas forão alargadas e profundadas: construirão-se novas.

Para os boeiros e vallas feitas entre S. Diogo e a côrte requeri em 22 do passado licença á illustrissima camara municipal para dar direcção ás aguas para o aqueducto geral da rua nova de S. Diogo, nenhum despacho mereceo ainda esta petição até ao noticiar-vos della.

As grandes innundações no começo do semestre fizerão grandes estragos na linha, em Belém e em S. Christovão, carregando grande parte não só do lastro como tambem da parte solida do aterro. As reparações forão feitas com tal promptidão sem causar interrupção ao serviço dos passageiros e bagagens, havendo apenas muito insignificante no das mercadorias.

Pessoal. — A relação geral do pessoal indica o numero de empregados e trabalhadores existentes na linha no fim do semestre.

Este pessoal em geral prehenche as condições do serviço e mostra zelo louvavel.

Quanto á classe de apontadores é indispensavel haver melhor escolha e uma reducção no numero delles embora melhor remunerados. E' precizo obter homens habilitados a apreciarem e dirigir as diversas naturezas de serviços, e não que sirvão sómente para tomar apontamentos da chegada e retirada dos trabalhadores, como acontece com a maior parte dos existentes.

D'entre elles alguns ha porém que podem ser destinados a outros serviços, e que pelo seu comportamento merecem a attenção da administração em colloca-los em outro emprego que possão melhor servir.

O numero de carpinteiros é um tanto avultado; procuro reduzi-lo tanto quanto seja possivel. Influe para esse excesso as continuadas reparações de obras daquella arte, apesar de algumas se fazerem nas machinas montadas nas officinas.

SERVIÇO DA TRACÇÃO DAS OFFICINAS

Despezas. — As despezas executadas nas officinas para diversos serviços comprehendem os seguintes totaes.

Material rodante. . . . .(a)	63:095$912
Construcções.	5:046$341
Obras para a linha, das quaes réis 137$462 pertence a uma mudança de via (crossing) para a 2ª secção.	2:418$075
Obras para as estações.	625$226
	71:185$554

O primeiro destes totaes divide-se do seguinte modo.

Renovação e melhoramento das locomotivas. . . .	11:146$142
Reconstrucção de wagons.	11:139$848
Conservação e reparações diversas.	40:809$922
(a)	63:095$912

O custo do fabrico de objectos de sobresalentes, e que se achão armazenados se eleva a quantia de réis 4:597$895.

Consumo e milhagem. — As locomotivas consumirão 2,076500 libras de coke em 92,448 kil percorridos, que corresponde a 22,46 libras por kilometro, ou 36,14 libras por milha ingleza, comprehendendo o tempo de fogo acceso e as paradas nas estações, resultado muito satisfactorio, e que espero obter em maior escala.

Tem-se feito alguns ensaios de queimar o coke misturado com o carvão de pedra. Os resultados ainda não são completos, que me animem de pôr já em pratica esta medida.

Locomotivas. — As locomotivas continuarão a satisfazer as exigencias do serviço durante o semestre. Por ultimo o máo estado das molduras das rodas (bandages) pozerão algum embaraço ao serviço.

Breve desaparecerá este obstaculo com a chegada da encommenda das referidas molduras e outros artigos para reparação do trem rodante, que tendo sido encommendadas na Belgica desde agosto do anno passado, só agora chegárão em razão da demora em viagem.

Segundo informação que tenho do inspector geral do trafego estas molduras terão uma longa duração pela superior qualidade do ferro e perfeição da obra.

A lavagem e exame das locomotivas são feitos com todo o cuidado.

Das treze que a companhia possue:

Dez estão inteiramente concertadas e melhoradas.

Duas estão por concertar;

Uma, a destinada para o serviço do lastro, será em ultimo logar.

Wagons. — O estado actual do trem rodante é o seguinte:

Carros para passageiros	1ª classe	11,	sendo 2 americanos, para 58 pessoas por cada um.
	2ª "	18	" " "
	3ª "	14	
		43	
Idem para o serviço postal.......		2	sendo 1 dos americanos, que tambem conduz bagagens.
Carros do serviço de freios		6	
		51	
Idem para conduzir animaes		10	
Idem para cargas, cobertos		118	
Idem para cargas, descobertos ..		41	
Idem para conduzir materiaes . .		14	
Idem para lastro		15	
Idem para polvora		1	
		250	

Ha, além destes, mais 5 wagons de ferro para lastro, que não podem ser rebocados pelas machinas com segurança, e delles estão 2 alugados aos emprezarios da 2ª secção

Do material que precede acha-se actualmente em grande concerto um carro americano de 2ª classe, em razão de encontro com um animal na linha, e que o fez descarrilhar 1
Carros de animaes 2
Idem de cargas, fechadas 2
Idem de lastro 1
—
6

Os principaes trabalhos executados nesta parte do material rodante foi o seguinte:

Modificação	de 2	wagons	de 1ª classe.
Idem	de 6	"	de 2ª "
Reparação completa	de 4	"	de cargas, fechados.
Renovação	de 16	"	de lastro em wagons de conduzir
Transformação	de 4		madeiras (á pivot).

Assentamento de freios em 3 wagons de mercadorias.

Actualmente existem por pintar e modificar 9 carros de passageiros.

Officinas. — O primeiro periodo, relativo ao serviço da tracção, indica a somma e a divisão das despezas de trabalhos nas officinas.

As obras que ahi se fizérão além da conservação e reparação ordinaria do material, das ferramentas e machinas de trabalhar e de sobresalentes, são as seguintes:

Conclusão da bomba de pressão.

Idem dos modellos de guindaste, para suspender as locomotivas.

Construcção de uma mudança de via (crossing), para a 2ª secção.

Collocação da machina de fazer encaixes.

Idem de um tanque de madeira.

O serviço do armazem é feito com regularidade, e os trabalhos de escripturação estão em dia.

Pessoal. — Na relação geral do pessoal achareis o do serviço da tracção e das officinas.

Os empregados exerecm satisfactoriamente as suas funcções.

O serviço dos machinistas resentiu-se durante um certo tempo por causa da sahida de tres dentre elles do serviço da companhia e de febres adquiridas por outros em Belém. Este mal está remediado em parte com a acquisição de outros, e esperão-se mais tres de 1ª classe, mandados contratar na Belgica.

Serviço das estações

Tem sido satisfactorio o serviço das estações: é feito com regularidade, os trabalhos de escripturação estão em dia e feitos com cuidado. Em geral os empregados se mostrão zelosos.

Na da côrte acha-se em construcção um novo armazem para deposito de cal, não por empreitada, por serem os preços pédidos em diversas propostas muito elevados. Começou o trabalho a 2 do proximo passado.

Os altos preços de propostas que recebi fizerão demorar o começo da construcção do novo armazem em Sapopemba. Só a final pôde-se contratar a empreitada pela somma de réis 19:900$, quantia esta um pouco mais elevada

que a do orçamento, porém a mais modica das propostas apresentadas, e que existem archivadas na inspectoria geral do trafego. O terreno para tal fim nos é cedido gratuitamente pelo Sr. commendador José Alves Ferreira de Almeida.

Breve começar-se-ha o calçamento dos lados do armazem de mercadorias: esta obra está orçada em 7:126$320, comprehendida uma linha de frades de pedra e corrimões de madeira para impedir o encontro das carroças quando carregão ou descarregão nos mesmos armazens, e causão grandes estragos.

A construcção primitiva dos edificios das estações foi tão imperfeita em solidez e nas qualidades dos materiaes empregados que nos obriga a fortes e continuadas reparações. Em Belém fizérão-se notaveis concertos, e prevejo a continuação delles em todos os mais, objectos este que nos desfalcará altamente a renda.

O pessoal das estações consta da relação geral.

SERVIÇO DOS TRENS

Viajantes. — Persiste o melhoramento neste serviço.

As irregularidades havidas no serviço de bilhetes de viajantes tem cessado completamente.

O systema de cartões Edmonson está em vigôr desde o dia 1° do corrente, e até hoje, apezar de ser um systema novo entre nós, tem sido feito este serviço com perfeita regularidade.

Estabeleceu-se uma nova parada no cruzamento da rua de S. Francisco Xavier, no Engenho-Velho, junto ao poste telegraphico n. 96. Começou a funccionar desde 16 de maio proximo passado. A renda proveniente della foi de 603$800.

Comquanto o trem que faz esta parada tenha actualmente uma despeza superior á sua receita, parece-me que se deve continuar com elle, porque delle nascerá o augmento futuro de viajantes, e novas edificações naquelles lugares, que até então se achavão privados de um tão commodo meio de transporte, e então será compensado este desequilibrio actual do seu rendimento com a despeza.

Mercadorias. — Apezar do consideravel transporte de mercadorias effectuados no semestre findo, como vereis do mappa A, poucas e muito insignificantes forão as reclamações por avarias ou perdas.

A responsabilidade de cada um dos empregados e as medidas estabelecidas anteriormente á minha administração tem produzido excellentes resultados.

Marcha. — A regularidade na marcha dos trens continúa a ser satisfactoria.

Algumas demoras tem havido por circumstancias imprevistas, taes como a de animaes na linha, de que já vos fallei, e que tem dado causa a descarrilhamentos.

Percorrêrão a linha durante o semestre 857 trens, considerando como um só o de ida e volta. Destes forão:

De passageiros	445	
De cargas	335	857
De lastro	77	

Nos 445 de passageiros incluem-se 9 especies que se empregárão da seguinte maneira:

2 em janeiro, por causa das innundações na linha.

1 em março, fretado para um leilão no Engenho-Novo.
2 em maio,
4 em junho, sendo 1 em serviço com o Exm. ministro das obras publicas, 2 para serviço da commissão nomeada pelo governo para exames na 1ª secção e 1 por affluencia de passageiros.

O numero de wagons rebocados foi de 17,353, sendo.

De passageiros.	8.320
De cargas.	6.908
De lastro.	2.125
	17.353

O pessoal empregado nos trens consta da relação geral.

SERVIÇO DE TELEGRAPHIA ELECTRICA.

Direcção. — O serviço de telegraphia electrica está notavelmente melhorado, e estou muito satisfeito com o chefe deste serviço, o Sr. Haynes, com quem foi ultimamente renovado o contracto para tal serviço.

Das condições nelle estabelecidas tendes vós conhecimento por vol-o haver já apresentado em uma das sessões da directoria. Uma dellas estabelece a substituição durante o primeiro anno dos postes de madeira actualmente empregados por outros de ferro e madeira, de um systema já adoptado em parte da 2ª secção e ramal dos macacos.

Material. — Esta parte do material se achará pois em perfeito estado dentro e os termos do contracto assegurão um bom estado tanto do serviço como de apparelhos.

O tempo que se gasta nas communicações não é exagerado, e é de presumir que ainda diminu'a.

O numero de communicações feitas em todo o semestre foi de 14.899 contendo 92,851 palavras.

Collocou-se um apparelho no lugar onde se tira o lastro (em Madureira) para poder-se d'ahi ter communicações com as estações e haver segurança na viagem do trem occupado no serviço de lastro.

Pessoal. — A relação geral do pessoal menciona o empregado neste serviço o qual serve satisfactoriamente, segundo as informações que tenho de seu chefe.

SERVIÇO DE CONTABILIDADE

Contadoria. — Acha-se encarregado das funcções de chefe da contabilidade do trafego, o Sr. Antonio José Trench, antigo Ajudante do Agente da Estação da Côrte, que por suas habilitações de substituir ao Sr. Edmond Louis que pedio a rescizão do seu contracto, e lhe foi concedido por ser bem dispensavel no nosso serviço. Este vencia o ordenado annual de Rs. 5.200$ e aquelle percebe actualmente o de 3:600$.

Todos os registros e trabalhos de escripturação achão-se em dia e o archivo na melhor ordem possivel, devido isto ao zelo e assiduidade tanto do chefe da repartição como dos de mais empregados. Seus nomes e vencimentos constão da relação.

Pelos mappas A B que pela mesma repartição me são fornecidos conhecereis qual o movimento e rendimento tanto de passageiros como de mercadorias

e do mais que foi transportado nos trens da companhia durante o semestre findo.

O rendimento com quanto seja inferior ao do 2.ª semestre do anno de 1860 em Rs. 112:489$803, é comtudo superior ao que lhe corresponde no referido anno em Rs. 136.760$859. Este resultado é animador, visto como o semestre findo de que me occupo em dar-vos conta é aquelle em que acaba a safra do principal genero de nossa exportação (o café).

INSPECTORIA GERAL DO TRAFEGO

A' testa desta repartição continu'a o Sr. Capitão Vlemenex que tem sido incançavel em procurar attingir o gráo de perfeição a que deve chegar o nosso serviço. Seu zelo, actividade e inteligencia são de vós tão bem conhecidos e apreciados que dispensão de mim informações a seu respito.

Na sua repartição achareis na melhor ordem possivel, os detalhes de todos os trabalhos e obras que se fazem, os planos, orçamentos e contractos para as mesmas e bem assim todas as informações necessarias relativas á fiscalisação da parte da linha em trafego.

Parece-me que seria da parte da Directoria uma injustiça fazer effectiva a ultima parte da condicção 7ª do seu contracto. Esta é minha opinião, vós fareis o que melhor julgardes.

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Tem merecido particular attenção o systema de compras, tanto da parte do empregado encarregado dellas, o Sr. Bustamante como da de quem mereceu de vós a eleição de vosso delegado.

E' este um serviço que demanda toda a vigilancia, não só no conhecer as qualidades dos objectos que se comprão e seus preços como tambem se ha real necessidade d'elles para os fins para que são pedidos.

Teve-se sempre em vista attender a todas estas circunstancias, o que concorreo de fórma a podermos alcançar grandes differenças nos custos de certos generos de consumo em que se despende não pequenas quantias.

O coke por exemplo que nos custava segundo o balanço ultimo mais de 37$rs. a tonelada ingleza posta na estação, temos podido comprar por mais de uma vez a 28$ rs. e a 30$. A estopa de algodão para limpar as machinas que nos custava 27$ o quintal temos comprado a 16$. Os dormentes que não se obtinhão por menos de 54$ rs. a duzia livres de carreto, tem-se contractado o fornecimento de 4,000 destes páos a razão de 45$ por duzia e postos na estação. Espero conseguir diversas outras vantagens, como seja na compra de madeiras de lei que se consome em grande quantidade, mandando vir de encommenda de portos da nossa costa onde se comprão por preços muito inferiores aos que nos custão.

Fallando-vos do coke, devo notar que este semestre fica sobrecarregado de uma despeza que não lhe pertenece em grande parte, e vem a ser a quebra que encontrei no antigo deposito quando extincto, sendo ella de 197 tons,. das quaes, em cada um dos semestres passados desde março de 1858, se deveria ter lançado uma parte para não vir affectar tão sensivelmente a este. Esta quebra é muito usual em todos os depositos e provém ella da moinha que se não faz uso, e de outros objectos que vem envolvidos neste artigo qaundo se compra, e que não se consumindo torna-se uma existencia inutil.

Alterei com vossa approvação o systema de escripturação do armazem do deposito, tornando o mais simples e mais explicativo, e em ordem a poder-

se nos livros de registros de entradas e sahidas com a maior facilidade conhecer-se a existencia dos objectos arrecadados.

Fiz extrahir no fim do semestre o respectivo inventario dos objectos ali existentes, o que até então não estava em pratica, e bastante me fez estranhar. Em igual sentido procedi relativamente a todas as estações, armazens e nas officinas em S. Diogo. Estes inventarios achão-se devidamente archivados na Secretaria.

Os documentos de que vos fez menção o meu digno antecessor em seu relatorio ultimo de transportes por conta do Governo desde 1859 á Dezembro de 1860, achão-se devidamente organisados, e as contas respectivas promptas na importancia de Rs. 2:641$056, que vão ser remettidas aos diversos ministerios e repartições a que pertencem, não o tendo sido a mais tempo por falta de regularidades que forão precisas estabelecer nos mesmos documentos para poderem legalisar as contas.

O mappa C (Balancete da receita e despeza do trafego) demonstra que a receita no semestre findo foi inferior ao 2º do anno proximo passado . . . . 112:498$803. Nesta parte já algumas explicações me coube dar-vos anteriormente.

Quanto a despeza excedeo ella á do anterior, a quantia de Rs. 12.029$089 motivada este augmento em grande parte pelas reconstrucções e trabalhos feitos das inundações de que já vos fallei.

Este resultado é satisfactorio porque ainda que a despeza do custeio foi de 72½ por % da receita, devemos ter em conta a difficiencia da mesma receita.

O movimento de passageiros foi superior ao semestre anterior (2º de 1860) em 2403 de todas as classes.

Os trabalhos de escripturação e todos os mais concernentes á secretaria estão devidamente em dia.

Os empregados tem cumprido satisfactoriamente os seus deveres, e dentre elles, o Sr. secretario, pelos diversos afazeres e responsabilidade que tem, além da sua reconhecida assiduidade, merece a vossa particular attenção.

ACCIDENTES

Não houve felizmente durante o semestre accidente algum a lamentar quanto a passageiros.

Os que houverão são os que de ordinario se dão nos caminhos de ferro em geral, e forão devidos á imprudencia das proprias victimas.

Em 1º de fevereiro o ajudante de chefe de trem, Manoel José Vieira, querendo saltar para o trem depois de ter este partido de junto da platafórma, não o podendo alcançar no salto, cahio entre as rodas, e ficou com as pernas fracturadas.

Apezar de todos os cuidados, não foi possivel escapar.

Em 14 de abril, José Francisco dos Santos, encarregado dos trens americanos, indo em um destes para Bélem, e tendo-se debruçado para examinar um dos eixos, ao passar pela cancella n. 21, foi com a cabeça de encontro, do que lhe resultou morte instantanea. Bem sensivel tem sido a falta deste excellente empregado.

No dia 25 de junho a machina do trem n. 1, entre Maxambomba e Queimados, matou instantaneamente o trabalhador Manoel Leite Bastos. Querendo atravessar a linha para se reunir aos outros trabalhadores que almoçavão do outro lado, deixou-se cahir de cabeça, e ficou debaixo das rodas da locomotiva.

São estas todas as occorrencias que me cabem levar ao vosso conhecimento. E agradecendo-vos as continuadas provas de confiança com que me haveis distinguido e o apoio que me haveis dado, peço-vos que releveis as muitas lacunas que existem neste trabalho.

Sala das sessões da directoria, em 25 de julho de 1861. — *Joaquim Marques Baptista de Leão,* director, delegado da directoria.

A

Recapitulação do movimento e rendimento dos passageiros, mercadorias e outros objectos de janeiro a junho de 1861.

DESIGNAÇÃO	VIAJANTES.		BAGAGENS.			ANIMAES E CARROS.		MERCADORIAS										MULTAS.	ARMAZENAGENS.	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS.
								DIVERSOS.					CAFÉ		Total do peso.		Total do Producto			
			Peso.					Peso.		Medida			Peso							
	Numero.	Producto.	Arr.	Lib.	Producto.	Numero.	Producto.	Arr.	Lib.	Palmos cubicos	Palmos de compr.	Total dos palmos.	Arr.	Lib	Arr.	Lib		Producto.	Producto.	
Côrte	54.969	75:419$700	14.418	19	8:227$770	1.114	3:389$500	620.418	15	62.115	108.397	170.512	...	...	620.121	15	92:932$550	90$000	368$550	180:428$070
S. Christovão	4.222	1:623$000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1:623$000
S. Francisco Xavier	800	318$500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	318$500
Engenho Novo	22.212	10:513$440	10.467	14	725$060	147	207$280	2.439	6	2.142	5.433	7.575	222	16	2.661	22	516$970	35$000	13$200	12:010$950
Cascadura	11.833	10:030$520	4.525	22	787$340	146	153$720	18.158	16	16.263	...	16.263	10.260	26	28.419	10	2:034$860	215$000	17$760	13:239$200
Sapopemba	5.005	6:254$220	912	4	346$050	155	134$470	22.376	4	17.174	661	17.835	5.550	...	27.926	4	3:256$880	50$000	...	10:041$620
Maxambomba	6.808	10:752$720	1.514	16	664$050	337	465$060	21.424	16	8.515	860	9.375	12.298	16	33.723	...	4:114$060	55$000	78$900	16:729$790
Queimados	4.289	7:772$080	526	...	326$300	1.429	414$880	22.526	29	15.030	1.599	16.629	20.167	25	42.694	22	4:668$530	...	2$340	13:184$130
Belém	15.745	43:782$480	3.263	20	3:164$670	3.918	3:190$710	44.185	24	13.793	1.674	15.467	839.506	15	883.692	7	175:286$940	20$000	98$350	225:543$150
TOTAL	125.883	166:466$660	35.627	31	14:241$240	7.246	7:955$620	751.232	14	135.032	18.624	253.656	888.006	2	1,639.238	16	222:810$790	465$000	579$100	472:518$410

Movimento e rendimento dos passageiros, durante o 1.° semestre de Janeiro a Junho de 1[illegible]

VIAJANTES. DESIGNAÇÃO	CORTE 1.ª Classe	CORTE 2.ª Classe	CORTE 3.ª Classe	CORTE TOTAL	S CHRISTOVÃO 1.ª Classe	S CHRISTOVÃO 2.ª Classe	S CHRISTOVÃO 3.ª Classe	S CHRISTOVÃO TOTAL	S FRANCISCO XAVIER 1.ª Classe	S FRANCISCO XAVIER 2.ª Classe	S FRANCISCO XAVIER 3.ª Classe	S FRANCISCO XAVIER TOTAL
MOVIMENTO — Côrte					630	578	133	1.341	237	391	52	680
MOVIMENTO — S. Christovão	1.024	708	149	1.881								
MOVIMENTO — S. Francisco Xavier	198	467	98	763								
MOVIMENTO — Engenho Novo	4,988	6 373	7.518	18.879								
MOVIMENTO — Cascadura	2.274	4.361	3.775	10.410								
MOVIMENTO — Sapopemba	543	2 321	1.347	4.211								
MOVIMENTO — Maxambomba	964	2.312	2.123	5 399								
MOVIMENTO — Queimados	257	1.306	746	2.309								
MOVIMENTO — Belém	1,749	4 442	7.086	13.277								
TOTAL	11 997	22.290	22.842	57 129	630	578	133	1.341	237	291	52	680
PRODUCTO — Côrte					389$500	231$200	26$600	647$300	118$500	156$400	10$400	285$300
PRODUCTO — S. Christovão	512$000	283$200	29$800	825$000								
PRODUCTO — S. Francisco Xavier	99$000	186$800	19$600	305$400								
PRODUCTO — Engenho Novo	2:494$000	2:621$200	1:503$600	6:618$800								
PRODUCTO — Cascadura	2:728$800	4:361$000	1:887$500	8:977$300								
PRODUCTO — Sapopemba	1:086$000	3:481$500	1:077$600	5:645$100								
PRODUCTO — Maxambomba	2 410$000	4:624$000	2:123$000	9:157$000								
PRODUCTO — Queimados	1:028$000	3:918$000	1:119$900	6:065$000								
PRODUCTO — Belém	8:745$000	17:768$000	14:172$600	40:685$000								
TOTAL	19:102$800	37:243$700	21:932$100	78:278$600	389$500	213$200	26$600	647$300	118$500	156$400	10$400	285$300

VIAJANTES. DESIGNAÇÃO	ENGENHO NOVO 1.ª Classe	ENGENHO NOVO 2.ª Classe	ENGENHO NOVO 3.ª Classe	ENGENHO NOVO TOTAL	CASCADURA 1.ª Classe	CASCADURA 2.ª Classe	CASCADURA 3.ª Classe	CASCADURA TOTAL	SAPOPEMBA 1.ª Classe	SAPOPEMBA 2.ª Classe	SAPOPEMBA 3.ª Classe	SAPOPEMBA TOTAL
MOVIMENTO — Côrte	4.737	6 429	6.935	18.101	2 207	4.392	3.638	10.237	452	2,120	1.227	3.799
MOVIMENTO — S. Christovão	458	962	921	2.341								
MOVIMENTO — S. Francisco Xavier	5	21	11	37								
MOVIMENTO — Engenho Novo					142	392	512	1.046	62	207	382	651
MOVIMENTO — Cascadura	78	264	452	794					9	69	116	194
MOVIMENTO — Sapopemba	18	49	156	223	5	65	144	214				
MOVIMENTO — Maxambomba	23	62	116	201	6	56	93	157	17	45	88	150
MOVIMENTO — Queimados	4	40	45	89	6	46	69	121	5	17	40	62
MOVIMENTO — Belém	22	60	188	270	11	39	71	121	4	41	73	118
TOTAL	5.345	7.887	8.824	22,056	2.379	4.990	4.527	11 896	549	2.499	2.926	4.974
PRODUCTO — Côrte	2:539$500	2:814$600	1:387$000	6:738$100	2:648$400	4:392$000	1:819$000	8:859$400	904$000	3:180$000	981$600	5:065$600
PRODUCTO — S. Christovão	229$000	384$800	184$200	798$000								
PRODUCTO — S. Francisco Xavier	2$500	8$400	2$200	13$100								
PRODUCTO — Engenho Novo					99$400	196$000	143$360	438$760	74$400	207$000	213$920	493$040
PRODUCTO — Cascadura	54$600	132$000	126$560	313$160					6$300	34$500	32$480	73$280
PRODUCTO — Sapopemba	21$600	49$000	87$360	157$960	3$500	32$500	40$320	76$320				
PRODUCTO — Maxambomba	46$000	93$000	97$440	236$440	9$600	56$000	52$080	117$680	11$900	22$500	24$640	59$040
PRODUCTO — Queimados	12$000	100$000	63$000	175$000	15$000	92$000	75$900	182$900	10$000	25$500	33$600	69$200
PRODUCTO — Belém	99$000	210$000	357$200	666$200	44$000	117$000	120$700	281$700	12$000	102$500	102$200	216$700
TOTAL	3:004$200	3:788$800	2:304$960	9:097$000	2:819$900	4:885$500	2:251$060	9:956$760	1:018$600	3:572$000	1:388$440	5:979$040

VIAJANTES. DESIGNAÇÃO	MAXAMBOMBA 1.ª Classe	MAXAMBOMBA 2.ª Classe	MAXAMBOMBA 3.ª Classe	MAXAMBOMBA TOTAL	QUE[illegible] 1.ª Classe	QUE[illegible] 2.ª Classe
MOVIMENTO — Côrte	717	2.052	2.193	4.962	228	1.3
MOVIMENTO — S. Christovão						
MOVIMENTO — S. Francisco Xavier						
MOVIMENTO — Engenho Novo	167	359	294	920	18	
MOVIMENTO — Cascadura	5	56	83	144	4	
MOVIMENTO — Sapopemba	14	40	92	146	3	
MOVIMENTO — Maxambomba					25	
MOVIMENTO — Queimados	33	87	155	275		
MOVIMENTO — Belém	58	211	288	557	90	4
TOTAL	994	2.805	3.205	7.004	368	1.9
PRODUCTO — Côrte	1:792$500	4:104$000	2:189$000	8:085$500	912$000	3:954$0
PRODUCTO — S. Christovão						
PRODUCTO — S. Francisco Xavier						
PRODUCTO — Engenho Novo	334$000	538$500	330$960	1:203$940	54$000	140$0
PRODUCTO — Cascadura	6$000	56$000	46$480	108$480	10$000	86$0
PRODUCTO — Sapopemba	9$800	20$000	25$760	55$560	6$000	16$5
PRODUCTO — Maxambomba					30$000	94$0
PRODUCTO — Queimados	39$600	87$000	86$800	213$400		
PRODUCTO — Belém	145$500	422$000	316$800	883$800	108$000	469$0
TOTAL	2:326$900	5:227$500	2:095$800	10:550$200	1:120$000	4:759$5

B

s passageiros, durante o 1.º semestre de Janeiro a Junho de 1861

	CASCADURA				SAPOPEMBA				MAXAMBOMBA				QUEIMADOS				BELEM				TOTAL GERAL			
TAL	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	TOTAL	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	TOTAL	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	TOTAL	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	TOTAL	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	TOTAL	1.ª Classe	2.ª Classe	3.ª Classe	TOTAL
8.101	2 207	4.392	3.638	10.237	452	2.120	1.227	3.799	717	2.052	2.193	4.962	228	1.318	691	2.237	1.394	2.239	7.979	13.612	10.602	21.519	22.848	54.969
2.341	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1.482	1.670	1.670	4.222
37	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	203	488	109	800
....	142	392	512	1.046	62	207	382	651	167	359	294	920	18	56	53	127	61	132	396	589	5.438	7.519	9.255	22.212
794	....	....	....	....	9	69	116	194	5	56	83	144	4	43	72	119	14	45	113	172	2.384	4.838	4.611	11.833
223	5	65	144	214	....	....	....	....	14	40	92	146	3	11	37	51	2	35	123	160	585	2.521	1.899	5.005
201	6	56	93	157	17	45	88	150	....	....	....	....	25	94	166	285	54	236	326	616	1.091	2.805	2.912	6.808
89	6	46	69	121	5	17	40	62	33	87	155	275	....	....	....	....	100	455	878	1.433	405	1.951	1.933	4.289
270	11	39	71	121	4	41	73	118	58	211	288	557	90	469	843	1.402	....	....	....	....	1.934	5.262	8.549	15.745
2.056	2.379	4.990	4.527	11 896	549	2 499	2.926	4 974	994	2.805	3.205	7.004	368	1.991	1.862	4.221	1.625	5.142	9.815	6.416	24.124	48.573	53.186	125.883
$100	2:648$400	4:392$000	1:819$000	8:859$400	904$000	3:180$000	981$600	5:065$600	1:792$500	4:104$000	2:189$000	8:085$500	912$000	3:954$000	1:036$500	5:902$500	6:970$000	16:956$000	15:910$000	39:836$000	16:274$400	35:785$200	23:360$100	75:419$700
$000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	741$000	668$000	214$000	1:623$000
$100	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	101$500	195$200	21$800	318$500
....	99$400	196$000	143$360	438$760	74$400	207$000	213$920	493$040	334$000	538$500	330$960	1:203$940	54$000	140$000	74$200	268$200	274$500	462$000	752$400	1:488$900	3:330$300	4:164$700	3:018$440	10:513$440
$160	....	....	....	....	6$300	34$500	32$480	73$280	6$000	56$000	46$480	108$480	10$000	86$000	79$200	175$200	56$000	135$000	192$100	383$100	2:861$700	4:804$500	2:364$320	10.030$520
$960	3$500	32$500	40$320	76$320	....	....	....	....	9$800	20$000	25$760	55$560	6$000	16$500	31$080	53$580	6$000	87$500	172$200	265$700	1:132$900	3:687$000	1:434$320	6:254$220
$440	9$600	56$000	52$080	117$680	11$900	22$500	24$640	59$040	....	....	....	....	30$000	94$000	92$960	216$960	135$000	272$000	358$600	965$600	2:642$500	5:361$500	2:748$720	10:752$720
$000	15$000	92$000	75$900	182$900	10$000	25$500	33$600	69$200	39$600	87$000	86$800	213$400	....	....	....	....	120$000	455$000	491$080	1:066$680	1:224$600	4:677$500	1:869$980	7:772$080
$200	44$000	117$000	120$700	281$700	12$000	102$500	102$200	216$700	145$500	422$000	316$800	883$800	108$000	469$000	472$080	1:049$080	....	....	....	....	9:153$000	19:088$500	15:540$980	43:782$980
$000	2:819$900	4:885$500	2:251$060	9:956$760	1:018$600	3:572$000	1:388$440	5:979$040	2:326$900	5:227$500	2:095$800	10:550$200	1:120$000	4:759$500	1:786$020	7:665$520	7:561$500	18:567$500	17:876$980	44:005$980	37:461$900	78:432$100	50:572$660	166:466$660

C

DETALHE DO RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II NO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1861.

RENDIMENTO.

	Passagens.	Fretes.	Armazenagem.	Multas.	Totalidade.
Janeiro. . .	26:488$160	36:674$710	38$080	20$000	63:220$950
Fevereiro. .	22:955$700	36:379$070	67$140	40$000	59:441$910
Março. . .	25:169$800	38:424$110	172$050	255$000	64:020$960
Abril. . .	28:635$300	66:094$900	156$640	45$000	94:931$840
Maio . . .	30:817$720	69:596$890	59$920	60$000	100:534$530
Junho. . .	32:399$980	57:837$970	85$270	135$000	90:438$220
	166:466$660	305:007$650	579$100	555$000	472:608$410
Multas restituidas em mão.				90$000	90$000
				465$000	472:518$410

CUSTEIO.

	Detalhe.	Import. de cada verba.	Totalidade.
Janeiro. . .	Trafego e estações.	18:469$868	
	Reparos e conservação.	15:693$028	
	Officinas.	11:455$334	
	Administração do trafego.	3:383$646	
	Coke.	4:972$800	53:974$676
Fevereiro. .	Trafego e estações.	21:362$122	
	Reparos e conservação.	16:466$707	
	Officinas.	9:691$864	
	Administração do trafego.	3:804$802	
	Coke.	4:246$550	55:572$045
[illegible]	Trafego e estações.	17:444$912	
	Reparos e conservação.	17:758$619	
	Officinas.	11:188$323	
	Administração do trafego.	4:435$905	
	Coke.	5:245$651	56:073$410
Abril . . .	Trafego e estações.	23:212$494	
	Reparos e conservação.	24:163$227	
	Officinas.	10:187$539	
	Administração do trafego.	5:424$239	
	Coke.	7:123$815	70:111$314
Maio. . .	Trafego e estações.	20:839$113	
	Reparos e conservação.	22:154$044	
	Officinas.	10:725$439	
	Administração do trafego.	2:863$656	
	Coke.	6:834$262	63:516$614
Junho.	Trafego e estações.	20:982$980	
	Reparos e conservação.	19:461$301	
	Officinas.	9:847$413	
	Administração do trafego.	2:071$646	
	Coke.	6:512$575	58:875$915
			358:123$974

Rendimento supra.		472:518$510
Transportes por conta do Governo em semestres atrazados a saber:		
Passagens. . . .	2:140$576	
Fretes.	500$480	
		2:641$056
Rendimento.		475:159$466

Resumo por verbas:

Trafego e estações.	122:311$489
Reparos e conservação.	115:696$926
Officinas.	63:095$912
Administração do trafego.	21:983$994
Coke.	35:035$653
	358:123$974
Deduz-se por obras novas na linha	11:502$436
Custeio.	346:621$538

S. E. & O. — Rio de Janeiro, 30 de junho de 1861 — *José Torquato de Faria*, guarda-livros, chefe da contabilidade.

APPENSO N. 3

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Em 20 de Julho de 1861.

Illm. e Exm. Sr. conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, presidente, etc.

Tenho a honra de communicar a V. Ex. as seguintes informações rela ao progresso das obras sob a minha direcção.

TRABALHOS DE CONSTRUCÇÃO

1ª e 2ª divisões. — Estão ha mezes acabadas, de modo que as teem pe corrido constantemente os trens que conduzem materiaes para o ramal d(Macacos: faltão apenas alguns aperfeiçoamentos na superstructura.

Ramal dos Macacos. — Tem sido tambem percorrido, ha já algumas se manas, até o seu termo, pelos trens que conduzem materiaes; falta uma pequena quantidade de lastro.

Está se erigindo o edificio de madeira, importado dos Estados-Unidos, para servir de estação, e prestar-se-ha ao trafego dentro de duas semanas. A linha telegraphica está assentada.

3ª divisão. — Promptos para o lastro, faltando apenas ligeiros retoques. As pontes sobre o caminho de roça na Fazenda do Machado e sobre a estrada do Presidente Pedreira estão concluidas.

4ª divisão. — Concluida com excepção do aterro sobre a antiga estrada do Presidente, que foi muito demorado á espera da conclusão da ponte supra, e exige ainda cerca de 7,000 jardas cubicas.

5ª divisão. — Todos os córtes abertos, mas um ainda não taludado: faltão rotoques no leito e nos taludes.

6ª divisão. — Todos os aterros acabados e sómente dous córtes por concluir. Estes teem sido apentados entre os mais pesados da linha; mas estão hoje tão adiantados que removem todo o receio de que delles venha demora ao assentamento da superstructura.

7ª. divisão — A metade superior prompta para o lastro; na metade inferior 4 córtes e 3 aterros por concluir; mas esses adiantados de modo que não dão cuidado.

Tunel n. 1. — Ainda se trabalha de um só lado. Tentou-se começar a perfuração do lado de cima; mas o primeiro tiro demonstrou que por causa da stratificação especial da rocha seria necessario continuar ainda mais o córte aberto. Resultará daqui um pequeno encurtamento do tunel que provavelmente ficará com 820 pés, em vez dos 870 mencionados em outro relatorio. Espero com toda a confiança que no 1° de setembro, ao mais tardar, começará a perfuração do lado de cima.

Entretanto a galeria do lado de baixo tem já de extensão 370 pés, dos quaes 350 com as dimensões completas do tunel.

8ª *divisão.* — Todos os córtes abertos, e os aterros á excepção de uns acabados: faltão apenas retoques.

Tunel n. 2. — Prosegue o trabalho de ambos os lados, havendo furados mais de 600 pés, pela maior parte em toda a largura, e faltando menos de 360 pés.

9ª *divisão* — Falta abrir sómente um córte não consideravel. O aterro pesado, acima do tunel n. 4, de 100 pés de altura, está quasi concluido.

Tunel n. 3. — Faltão-lhe sómente 100 pés de perfuração. A straficação e caracter peculiar da rocha em que é aberto este tunel deu origem a um pesado esboroamento no portão inferior: será preciso revestir o tunel de alvenaria em toda a extensão.

Tunel n. 4. — Faltão cerca de 200 pés de perfuração.

10ª *divisão.* — A obra desta divisão está bem adiantada, menos em dous córtes pesados, nos quaes prosegue o trabalho.

O grande aterro que no meu ultimo relatorio informei ter sido damnificado ultima estação chuvosa, por nascentes de agua que surgirão debaixo da a sobreposta, adianta-se agora para a conclusão. Tomárão-se disposições , no caso pouco provavel de futuros accidentes, evitárão interrupções imrtantes.

11ª *divisão.* — Só estão por concluir um córte e o aterro adjacente.

Tunel n. 5. — Só faltão cerca de 100 pés.

Tunel n. 6. — Faltão 60 pés. Este e o precedente teem de ser revestidos em da a extensão.

12ª *divisão.* — Falta sómente concluir um córte de terra e o aterro adjacente, obras pesadas, que exigem ainda cerca de oito mezes de trabalho.

Tunel n. 7. — Este tunel de 1,434 pés, mencionados no meu ultimo relatorio como a chave da obra de Belém até a estrada do Rodeio, adiante do Joaquim do Alto, está furado dos dous lados em uma extensão de cerca de 700 pés. Nos mezes de maio e junho ultimos não progrediu a galeria do sul, porque a especie de material encontrado tornou necessario suspender a perfuração e alargar o tunel para assentar revestimento de madeira e prevenir accidentes. Isto se fez, e a perfuração prosegue, encontrando actualmente melhor material.

Nos seis mezes antes de maio, isto é, de novembro a abril, o progresso médio mensal, de ambos os lados foi de quasi 59 pés. O maior resultado foi 70 pés em abril.

O termo médio dos ultimos oito mezes, incluidos os dous de interrupção do lado do sul, foi de 52¼ mezes.

Com esta média, que é o menos que se póde esperar, a conclusão da galeria exigirá 14½ mezes, ou excluindo os dous mezes perdidos, e suppondo que a interrupção não se repetirá, 12½ mezes.

13ª *divisão.* — Abertos todos os córtes, mas por acabar alguns aterros pesados: o material para elles se obterá alargando os córtes proximos. Segundo o progresso actual do trabalho, estes aterros podem concluir-se antes do tunel n. 7; mas é para desejar-se que a sua conclusão preceda algum tempo ao assentamento da superstructura. Como os córtes se vão gradualmente alargando, maior força póde necessariamente empregar neste trabalho.

Tunel n. 8. — Este tunel, ha longo tempo acabado de furar, permanece quasi no mesmo estado que na data do meu ultimo relatorio. Comtudo, reformou-se e concertou-se o revestimento de madeira onde foi preciso, e preparou-se pedra para os portões e parte do revestimento.

Houve logar na sahida superior um grande desabamento, cujo material se está transportando para o aterro proximo, ainda longe da conclusão.

Tunel n. 9. — Estão abertos 160 pés, faltando 472. Foi o tunel em que por ultimo se encetou o trabalho.

Tunel n. 10. — Abertos 330 pés, por abrir 362.

14ª *divisão.* — A obra a céo aberto foi ha muito concluida nesta divisão, faltando aparfeiçoal-a.

Tunel n. 11 (de 2,146 pés com um poço a meio). — Tem-se aberto 1,340 pés, faltando 806, divididos em duas partes quasi iguaes ao norte e ao sul do poço. A galeria do poço para o norte chegando a um ponto que passa pouco abaixo do leito do Ribeirão, tomou difficil trabalho e excessiva a agua que affluia: julgou-se melhor suspendêl-o até que se conclua a galeria ao sul do poço, assegurando assim um esgoto facil.

No portão do sul desabára grande massa de terra que embaraçou a perfuração no decurso de todo o semestre; mas este trabalho já foi reasumido.

15ª *divisão.* — Pouco se fez nas excavações desta divisão no passado semestre, tendo o sub-empreiteiro abandonado a obra que Roberts Harvey e C. apenas ha pouco recomeçárão.

Proseguiu satisfactoriamente a obra do viaducto para a linha dobrada, cujo trabalho está quasi prompto até o nascimento dos arcos.

Divisão dupla 16 *e* 17. — O grande aterro desta divisão adianta-se com solidar-se antes de receber os trilhos.

O grande córte que precede ao tunel n. 12, julgando pelo progresso actual, estará concluido em quato ou cinco semanas até um ponto, 200 pés ao sul do poço de entrada abandonado. Deste ponto, julgando pelas apparencias, actuaes, julgo melhor abrir galeria de tunel, para evitar o risco de futuras interrupções do trabalho por quéda de terras do lado da montanha, que neste ponto não me parece offerecer a desejada estabilidade.

Observei no meu ultimo relatorio, a respeito do poço n. 1 (unico que a esse tempo não estava concluido), que, por causa da natureza do material e da grande quantidade de agua encontrada, erão precisos ainda seis ou sete mezes para sua conclusão.

Os factos confirmárão esta opinião, bem que se tivesse de revestir o poço de madeira até o fundo, e remover grande quantidade de agua. O poço está agora chegando ao tecto do tunel, e muito brevemente se poderáõ começar dous novos lanços de galerias.

O estado presente das diversas galerias é como se segue:

Galeria N, a partir do antigo poço de entrada	178	pés
Idem " " do poço supplementar.....	360	"
do poço n. 2 para norte	200	"
" " para o sul	200	"
" " n. 3 para o norte	70	"
" " " para o sul	130	"
Sahida do tunel para o norte	630	"
Comprimento dos poços	62	"
Total da perfuração até hoje	1,830	"
Trabalho feito até o fim de dezembro	990	"
Perfuração até o fim de dezembro	840	"

800 pés do tunel teem as dimensões completas, e toda a extensão, exceptuados cerca de 300 pés, é galeria aberta em rocha perfeitamente dura, que não exige sustentação artificial.

Faltão menos de 8 pés no poço n. 1 para chegar ao tecto do tunel, e eu espero ficar habilitado em poucas semanas para communicar a V. Ex. a satisfactoria informação, que, depois de longa série de difficuldades e apontamentos, este grande tunel está em via de construcção segura e regular, dividido em quatro tuneis distinctos, cada um dos quaes não excede a 1,800 pés.

A força de mineiros está completa em todos os pontos de ataque. Poucos restão dos antigos, mas tem-se preparado novos; e como os pequenos tuneis em breve se concluiráõ, e delles se poderá retirar mineiros para o grande, não ha causa razoavel de apprehensão de falta de braços no serviço, ulteriormente. Nos ultimos seis mezes a perfuração média em cada uma das galerias foi 23,19.6,22.2,19,17.3,26.6, sendo a maxima 40 pés e a minima 13.

Em uma galeria em que no mez de junho só se tratou do alargamento, proseguiu até 85 pés.

Estabilidade das obras. — Nenhum damno soffrêrão as obras nos ultimos seis mezes se não os desabamentos nas bocas de tuneis já mencionados. Estes desabamentos no tuneis n. 3, 8 e 11 podião ter sido evitados, ou muito attenuados, se estivessem feitos os portões de alvenaria, e o revestimento até uma certa distancia. Tem-se recommendado energicamente o começo deste trabalho; mas tem elle sido estorvado por não ter-se encontrado em toda a linha barro proprio para tijollo adaptado, e por falta em alguns logares, ou grandes difficuldades de transporte de pedra que sirva para o mesmo fim. Hoje existe grande parte de pedra preparada, e vai começar o trabalho do revestimento.

A conclusão das 15 milhas até Joaquim do Alto póde razoavelmente ser esperada dentro do tempo do contracto.

A continuação da 2ª secção até a Barra do Pirahy, 11½ milhas, que forão contractadas para concluir-se em tres annos, começou-se vigorosamente nas divisões 18, e 20 a 26: trata-se tambem de organisar o trabalho nas divisões 27 e 28. Toda a linha revista, e os córtes mais pesados materialmente reduzidos, de modo que, continuando a obra com tanta energia como começou, não póde haver duvida da conclusão no tempo do contracto; e continuo a crer que é possivel levar, no prazo de tres annos, as locomotivas á margem do Parahyba.

Ramaes de S. Paulo e Minas— Foram apresentados no principio do semestre as avaliações do custo, plano e secções, cuja approvação pelo governo imperial se está esperando.

Deus guarde, etc. — (Assignado) *A. Ellison*, engenheiro em chefe.

Contracto de empreitada para construcção das onze e meia milhas desde a sahida do tunel grande até a bifurcação da estrada na confluencia dos rios Pirahy e Parahyba.

Presentes na Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.º, o Exm. Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni; na qualidade de Presidente desta Companhia, e o Illm. Sr. Nicolao Netto Carneiro Leão por si e como procurador de Jacob Humbird, cuja procuração entregou e fica archivada nesta Secretaria ajustârão o seguinte contracto:

1.º A Companhia contractada com os Srs. Nicólao Netto Carneiro Leão e Jacob Humbird sómente a preparação do leito das onze e meia milhas aos seguintes preços. Excavação. Terra por jarda cubica, oito centos réis. Pedra solta idem idem, dois mil quatro centos reis. Pedreira idem idem, tres mil e oitocentos. Transporte a mais ou menos de seiscentos pés (cada cem pés) sessenta reis. Tuneis por jarda cubica, dezoito mil e quinhentos. Alvenaria arcos de primeira classe por jarda cubica a cincoenta mil réis. Ditos de segunda di-

ta, por jarda cubica B, trinta e cinco mil réis. Alvenaria de primeira classe para frente, por jarda cubica C, trinta e cinco mil réis. Cantos de primeira classe por jarda cubica D, cincoenta mil réis. Alvenaria de primeira classe para o dorso E, idem idem, trinta e cinco mil réis. Dita de segunda classe para frente idem idem F, vinte mil réis. Dita de segunda classe para o dorso, idem idem G, vinte mil réis. Terceira classe de alvenaria idem idem. H, deseseis mil réis. Alvenaria de tijollo, sem ser em tuneis idem idem I, trinta e cinco mil réis. Boeiros quadrados idem idem J, quatorze mil réis. Calçamento de alicerces ou revestimento de taludes K, idem idem oito mil réis. Muralha de apoio, idem idem L, nove mil réis. Revestimento de tuneis com tijollo idem idem M, quarenta mil réis. Dito dito com pedra bruta, idem idem N, vinte mil réis. Enchimento de vãos com concreto, idem idem, onze mil réis. Dito com pedra secca, idem idem, sete mil réis. Concreto de cimento, idem idem, doze mil réis. Extra hammering per sq fl, mil réis. Extra scabbling per sq ft, seiscentos réis. Cimento para alvenaria por jarda cubica, cinco mil réis. Cal para dita idem dous mil réis. Plantio de gramma miuda nos taludes, braça quadrada cem réis.

2.º Os empresarios sujeitão-se, excepto no que forem oppostas as seguintes clausulas, a expecificàçãô que nesta data assignão com o Presidente, e será depois impressa á custa da Companhia, nas duas linguas ingleza e portugueza, ficando entendido em caso de duvida, decidirá a cópia ingleza por ter a especificação sido originalmente composta nesse idioma. A mesma especificação se considera parte deste contracto.

3.º Todas as quantias ou valores que formarem a caução dos empresarios, existirão nos depositos que a Directoria marcar, e os juros que vencerem pertencerão aos Empresarios, que os poderão receber semestralmente.

4.º Os empresarios, todos e cada um, são solidariamente responsaveis pela execução do contracto. Não poderão separar-se nem admittir novos socios, sem sciencia e consentimento da Directoria; e esta em caso de morte de um poderá exigir a admissão de outro socio, o qual em tal caso será escolhido pelo socio ou socios sobreviventes, com a approvação da Directoria.

5.º As primeiras quatro milhas, ficarão concluidas no praso de dous annos, e o resto em mais seis mezes, durante os quaes se irá dando leito preparado, á medida que for proseguindo o assentamento dos trilhos. Pena de multa de dez contos de réis por cada mez de demora, com igual premio por cada mez de antecipação quanto ao total da obra.

6.º Os emprésarios gosarão, quanto ao transporte nos trens da Companhia, das mesmas vantagens e favores de que estão na posse os da primeira parte da segunda secção (Roberts Harvey e C.ª).

7.º Obrigão-se a começar no praso de um mez o trabalho nos pontos que o Engenheiro designar como de serviço mais pesados. Se por falta de comprimento desta clausula não se concluirem os trabalhos no praso ajustado, a multa será de doze contos, em lugar de dez por mez de demora.

8.º Será licito á Directoria retirar do contracto com aviso prévio aos Empresarios, qualquer peça de alvenaria e adjudicial, a diversa pessoa.

9.º Será livre á Companhia comprehender ou não na adjudicação, a parte da terceira secção até a ponte sobre o rio Parahy inclusive, ou a da quarta até a primeira excavação em vertentes do Parahyba, tambem inclusive.

10.º Se até o fim de deseseis mezes da data do contracto a Directoria resolver o estabelecimento de uma linha temporaria sobre o tunel grande na forma dos planos existentes, e desta deliberação dar aviso aos Emprsarios, ficão elles obrigados a ultimar esta obra ao mesmo tempo que o leito das onze e meia milhas adjudicadas pela quantia de dubentos quarenta e cinco contos de réis, fornecendo a Companhia sómente os materiaes de ferro da via permanente en-

tregues dous mezes antes findo o praso, no começo da linha temporaria. De modo tal que no fim dos dous annos possa uma locomotiva transitar até o ponto além da serra em que a linha temporaria, se entroncar na principal.

11.° Os empresarios depôsitarão uma caução previa em dinheiro ou em valores, ou fiança idonea, equivalente a quinze por cento do orçamento da obra contractada. Se a caução for em dinheiro ou valores, fica dispensada a deducção mensal sendo porém fiança a deducção se fará na fórma do artigo seguinte, ficando entendido que a fiança se vae reduzindo na proporção que crescer a reserva, ficando extincta, quando a dita reserva cobrir a sua importancia.

12° A dedução mensal, quando tiver lugar, será de vinte por cento até que a importancia da obra feita em toda a linha adjudicada suba a um quinto do total; quinze por cento, d'ahi em diante até que estejão concluidos tres quintos da obra; e nos restantes dous quintos, dez por cento. Será livre aos Empresarios deixar maior reserva, se mais depressa quizerem desembaraçar a fiança prestada.

13.° No praso de quinze dias legalisarão a sua firma social, na fórma do Codigo do Commercio. Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.°. Rio de Janeiro 9 de Março de 1861. (Assignado) Christiano Benedicto Ottoni, Presidente, Nicoláu Netto Carneiro Leão, por si e como procurador de Jacob Humbird.

Contracto entre partes. A companhia da estrada de ferro de D. Pedro II representada pelo seu presidente e conselheiro Christiano Benedicto Ottoni e Jacob Humbird, empresario.

1.°

Jacob Humbird receberá da firma empresaria Roberts Harvey e Comp. a divisão desasseis e desesete da segunda secção, cujo acabamento contracta com a companhia.

2.°

A excavação do poço n.° 1 effectuada desde o primeiro de janeiro deste anno será calculada a sessenta mil réis por jarda cubica, pagando-se a differença até agora occorrida, e continuando avaliar pelo mesmo preço.

3.°

A excavação do tunel na parte que desabou, ao pé do portão do Norte, será avaliada depois do serviço feito, pelo engenheiro em chefe da companhia e engenheiro fiscal do governo, e paga pelo que de accordo resolverem.

4.ª

O preço da excavação por jarda cubica no tunel grande é elevado a vinte cinco mil réis desde o primeiro de janeiro, procedendo-se a respeito na fórma da segunda clausula.

5.ª

Onde a perfuração consistir sómente em galeria de não mais de quatro jardas cubicas por pé corrente, póde o serviço mensal ser avaliado a razão de quarenta e cinco mil reis por jarda cubica. Completadas porém as dimensões do tunel a avaliação se fará pelo preço geral e medio de vinte e cinco mil réis, de sorte que mais não custe afinal cada jarda cubica do tunel.

6.ª

Nos seis lanços de perfuração, a saber, do poço de entrada para o norte, do poço n.º 1 sómente para o norte, do poço n.º 2 para o norte e para o sul, do poço n.º 3 sómente para o sul, e do portão do norte para o sul seguirá esta regra na aviação do serviço. O numero de pés lineares de perfuração que em qualquer dos lanços *excederem* ao limite de vinte e cinco pés será multiplicado por cem réis e este producto se *sommará* ao preço regular do contracto para o totalidade das jardas cubicas excavadas no mez. O numero de pés lineares de perfuração que em qualquer dos lanços *faltarem* para completar o limite de vinte e cinco pés, será igualmente multiplicado por cem e este producto se diminuirá do preço regular do contracto para a totalidade das jardas cubicas excavadas no mez. Por exemplo, depois de acabado o poço numero um, estando em actividade todos os seis lanços acima mencionados, o limite será cento e cincoenta pés e por cada pé que exceder a este limite se ajuntará a premio de cem reis por jarda, e por cada pé que faltar se diminuirá multa igual.

7.ª

Quando a galeria estiver perfurada totalmente em alguma das quatro partes de que se compõe o tunel, desde o poço, da entrada até a sahida norte proseguindo o alargamento para completar as dimensões do tunel a este alargamento se applicará o mesmo systema de multas e premios, tomando porém por base o trabalho de sessenta pés por cada turma de mineiros ou cento e vinte pés em cada um dos quatro lanços do tunel desde o poço da entrada sul até a sahida norte.

8.ª

De todas as contas mensaes do serviço da divisão se dedusirão dez por cento para segurança; e esta caução vencerá em mão da companhia o juro de seis por cento em beneficio do empresario.

9.ª

Este contracto será redusido a escriptura publica, sendo porém desde já escripto em duplicata pelo secretario da companhia Manoel Coelho da Rocha, assignado por elle e por ambas as partes ficando um exemplar em mão de cada uma.

Eu Manoel Coelho da Rocha o escrevi e assignei. Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 15 de junho de 1861. (Assignados) *Manoel Coelho da Rocha, Christiano Benedicto Ottoni,* Presidente, *Jacob Humbird.*

Contracto entre partes: A companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, representada pelo seu presidente e conselheiro Christiano Benedicto Ottoni: Roberts Harvey e Comp. empresarios das primeiras desesete milhas da segunda secção, representados pelos socios da firma, Milnor Roberto, Jacob Humbird, C. J. Harrar presentes na gerencia da empreza.

1.º

A firma social aliviada de toda a responsabilidade pelas obras da divisão deseseis e desesete, continuando em vigor para as outras quinze divisões todas as estipulações dos contractos anteriores.

2.°

A divisão deseseis e desesete será entregue no estado que se acha, ao socio Jacob Humbird com quem nesta data a directoria trata a conclusão da obra, sem que fique o dito Jacob Humbird aliviado da sua quota de responsabilidade nas quinze divisões.

3.°

Qualquer que seja o ajuste, por ventura feito entre o Sr. Jacob Humbird e a firma Roberts Harvey e Comp. a respeito daquella parte dos materiaes, machinas e outros bens moveis, e semoventes, que se applicão ao trabalho na divisão deseseis, e desesete taes bens continão hypothecados á Companhia em segurança dos emprestimos que tem feito.

4.°

A quantia de cento quarenta e um contos sete centos cincoenta e quatro mil duzentos setenta e seis réis englobada na caução e que fôra deduzida das contas do serviço feito na divisão deseseis e desesete constitue garantia para a conclusão do tunel grande, sómente depois dessa conclusão poderá ser entregue aos emprezarios, embora antes disso concluão as quinze divisões que permanecem a seu cargo. Comtudo, concluidas as quinze milhas, se a directoria ouvindo o engenheiro em chefe, e o engenheiro fiscal do governo julgar que no estado em que então se achar o tunel grande não ha inconveniente em entregar parte da quantia ou toda ella, assim se fará.

5.°

Os juros da caução, que a directoria abona aos empresarios ser-lhes-hão pagos mensal ou trimensalmente, como exigirem.

6.°

A divida actual dos empresarios á companhia, duzentos contos de réis, vencerá em favor da companhia o mesmo juro que venceram os fundos no banco ou bancos em que estiverem depositados. Estes juros serão deduzidos mensalmente das contas, ficando dispensada a amortisação, e devendo encontrar-se a final a divida na entrega da caução.

7.°

Este contracto será reduzido a escriptura publica, sendo porém desde já escripto em duplicata pelo secretario da companhia Manoel Coelho da Rocha, assignando por elle e por ambas as partes, ficando um exemplar em mão de cada uma.

Eu Manoel Coelho da Rocha o escrevi e assignei. Secretaria da companhia da estra de ferro de D. Pedro II, em 15 de junho de 1861. (Assignados) *Manoel Coelho da Rocha, Christiano Benedicto Ottoni,* presidente, *W. Milnor Roberts, Jacob Humbird, C. J. Harrah.*

APPENSO N. 5

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO NAS 17 MILHAS DA 2ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II ATÉ 30 DE JUNHO DE 1861. A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	*Jardas cubicas orçadas*	*Jardas cubicas feitas até 31 de dezembro de 1860*	*Jardas cubicas feitas de janeiro a junho de 1861*	TOTAL			TOTAL
Excavação em terra.	1,360.600	1,085,211	150,430	1,235,641	Custo até 31 de dezembro de	Custo de janeiro a junho de	Custo até 30 de junho de
" " pedra.	425,000	449,447	76,364	525,811	1861. . . . 3.274:861$878	1861. . . . . 801:137$162	1861. 4,075:999$040
" " tuneis	155,900	26,439,7	13,748	40,187,7	Deduz-se	Deduz-se	Deduz-se
" " poços.	1.650 (*)	4,984	460	5,444	10 e 20 %. . . 615:625$840	10 %. . . . . 80:113$714	10 e 20% 695:739$554
Alvenaria de boeiros.	7,720	2,508,87	364,96	2,873,83			
" de muralhas.	18,510	2,430,35	1,093,9	3,573,44	S/pg. . . . . 2.659:236$038	S/pg. . . . . . 721:023$448	S/pg. . . 3,380:259$486 (**)
" de pontes.	2,220	1,390,30	1,030,5	2,420,35			
Calçamento.		1,248,54	569,91	1,818,45			
Enchimento de vãos com argamaça.		28,9	86	114,9			

(*) Tinha-se orçado um só poço, mas estão-se abrindo tres.
(**) Esta importancia não combina com a mencionada no balanço deste semestre pela razão de que nelle figurão sómente as obras feitas até Maio e pagas em junho.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de junho de 1861. — *Manoel Coelho da Rocha*, secretario da companhia.

APPENSO N. 5

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
	Administração central.		
Secretario da companhia	Manoel Coelho da Rocha		4:800$000
Guarda-livros	José Torquato de Faria		4:000$000
Contador	Antonio Francisco Fortes de Bustamante Sá		3:600$000
Pagador	José Narciso da Silva Vieira		2:400$000
Escripturario	José Timotheo da Costa		1:600$000
Continuo	Francisco Thomaz de Aquino		1:600$000
	Armazem do deposito.		
Almoxarife	Francisco Maria da Costa Paiva...		2:400$000
Ajudante	Francisco José Pinto Monteiro.....		1:200$000
	Inspectoria do trafego.		
Inspector-geral	Vlemincx		14:000$000
Secretario	José Ignacio de Mesquita		2:400$000
Chefe de contabilidade do trafego..	Antonio José Trench		3:600$000
Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes.		1:800$000
Escripturario da contadoria	Sebastião Machado Nunes		1:200$000
"	Bento Ferreira Soares		1:200$000
Continuo	José Manoel Ratton	3$000	
Chefe de tracção...	Theophile Ubags		10:500$000
Secretario	Augusto C. Rodrigues da Costa...	5$000	
Engenheiro residente da 1ª secção...	Bailly de Pressy		5:000$000
Conductor	Caffier		2:040$000

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
	Telegrapho electrico.		
Encarregado da conservação	James W. Haynes		7:000$000
Telegraphista	Manoel Alves de Carvalho........		1:200$000
"	Francisco Borges de Araujo	2$000	
"	Thomaz da Rocha Vieira	2$000	
"	João Maria de Lacerda	3$000	
"	Henrique Ayres Pimenta	3$000	
"	Joaquim Candido de Oliveira	3$000	
"	Manoel José Ribeiro	3$000	
"	Joaquim Ferreira Fraga Junior ..	2$000	
"	Laurindo Augusto de Oliveira Mattos	2$000	
Praticantes	Carlos Daniel de Souza Queiroz...	1$000	
"	Alfredo Americo de Figueiredo Barros	1$000	
"	Liberato Kelly Ramos	1$000	
	Estação da côrte.		
Agente	Ricardo Julio Duval		4:000$000
Ajudante	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800$000
Fiel	Joaquim Ignacio do Nascimento Faria		2:400$000
"	José Galdino de Castro		2:200$000
Escripturario	José Francisco de Macedo		1:800$000
"	Sebastião José Alves de Oliveira..		1:200$000
"	Gabriel José Pereira Bastos		1:200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
"	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
"	Candido Joaquim de Mesquita ...	2$400	
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
	Antonio de Mello Souza Menezes.	2$400	
	Estação do Engenho-Novo		
Agente	Joaquim Mariano de Azevedo Coitinho		2:000$000
Fiel	Joaquim Ignacio do Nascimento Faria		1:500$000
	Estação de Cascadura.		
Agente	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		2:000$000
Fiel	Jeronymo Candido Moura		1:500$000

C

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II NO 2º SEMESTRE DE 1861.

RENDIMENTO.

	Passagens.	Fretes.	Armazenag.	Multas.	Totalidade.
Julho	34:468$780	65:568$500	123$880	47$000	100:208$160
Agosto	36:077$346	66:055$242	53$680	31$000	102:217$268
Setembro	34:869$470	67:934$818	42$600	98$000	102:944$888
Outubro	33:608$424	59:159$772	63$732	60$000	92:891$928
Novembro	34:013$200	73:213$916	64$770	99$000	107:390$886
Dezembro	34:694$800	56:894$524	53$180	31$000	91:676$504
	207:732$020	388:826$772	401$842	369$000	597:329$634

CUSTEIO

	Detalhe.	Importancia de cada verba.	Totalidade.
Julho	Trafego e estações	20:045$066	
	Reparos e conservação	18:864$011	
	Administração do trafego	3:679$135	
	Officinas	12:256$864	
	Coke	4:414$938	59:938$976
Agosto	Trafego e estações	21:193$596	
	Reparos e conservação	20:845$250	
	Administração do trafego	3:572$264	
	Officinas	10:896$644	
	Coke	4:937$925	61:306$514
Setembro	Trafego e estações	20:799$995	
	Reparos e conservação	11:783$441	
	Administração do trafego	5:312$888	
	Officinas	9:430$529	
	Coke	5:199$584	52:096$978
Outubro	Trafego e estações	20:986$627	
	Reparos e conservação.	15:149$049	
	Administração do trafego	2:643$460	
	Officinas	11:250$932	
	Carvão	132$144	
	Coke	4:770$125	55:361$796
Novembro	Trafego e estações	23:161$143	
	Reparos e conservação	16:576$231	
	Administração do trafego	11:135$483	
	Officinas	10:932$461	
	Carvão	744$875	
	Coke	4:798$760	67:491$118
Dezembro	Trafego e estações	27:276$625	
	Reparos e conservação	19:202$005	
	Administração do trafego	2:603$708	
	Officinas	9:695$166	
	Carvão	533$974	63:726$416
			395:921$798

RESUMO POR VERBA.

Trafego e estações	133:463$052
Reparos e conservação	102:419$987
Officinas	64:462$596
Administração do trafego	28:949$938
Combustivel	30:626$225
	359::921$798
Deduz-se por obras novas	18:037$183
Custeio	341:884$615

S. E. e O.

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1861.

José Torquato de Faria, Guarda-livro.

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
	Estação de Sapopemba.		
Agente	Manoel Pires da Silveira		2:000$000
Fiel	Luiz José da Cunha Bastos Junior		1:500$000
	Estação de Maxambomba.		
Agente	Augusto Manoel Gonçalves		2:000$000
Fiel	Candido Narbal Pamplona		1:500$000
	Estação de Queimados.		
Agente	Augusto Candido Pereira do Lago		2:000$000
Fiel	Antonio José de Oliveira Bastos..		1:500$000
	Estação de Belém.		
Agente	Candido Carvalho de Souza		3:200$000
Ajudante	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade		2:400$000
Fiel	João Carvalho de Souza		1:800$000
»	Manoel Joaquim Ferreira Simões		1:800$000
Conferente	Desiderio Jacintho Cony	2$400	
»	Diogo Machado de Castro Bueno	2$400	
»	João Aurelio Ortigal Barbosa	2$400	
	Pessoal dos trens.		
Chefe de trem	Henrique Lagdon		2:000$000
»	João Agostinho da Silva Rocha ..		2:000$000
»	João Ferreira de Paiva		2:000$000
»	Adelino Maria Velho		2:000$000
Ajudante	Domingos Antunes Guimarães ...	3$000	
»	Nicoláo Pereira Dias de Oliveira.	3$000	
»	Carlos Augusto Barbosa	3$000	
»	Joaquim de Souza Fontes	3$000	
»	José Bernardes da Silva	3$000	
»	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
»	Ricardo Corrêa de Castro Lemos..	3$000	
»	Alberto José da Cunha	3$000	
Machinista	L'hoir		2:730$000
»	Antonio Joaquim Fernandes	6$000	
»	Charles Moulin	5$500	
»	Antonio Sellmann	4$000	
»	Jean Pierre Laurent	4$000	
»	Thiago da Costa	3$000	
»	Augusto Fievet	5$000	

GRADUAÇÕES.	NOMES.	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
"	Antonio Francisco da Silva	6$500	
"	Manoel dos Santos Gomes	3$000	
Foguista	Fernando Eduardo Peixoto	2$500	
"	José de Oliveira Braga	2$500	
"	Luiz Varejão	2$500	
"	José Antonio Marques	2$500	
"	Bento Gonçalves	2$500	
"	Joaquim Loureiro	3$500	
"	Manoel Pereira	2$500	
"	Manoel João	2$500	
"	Francisco José da Silva Barros..	2$500	
"	José Ferreira	2$500	
"	Manoel Gonçalves Bastos	2$500	
"	Pedro Mendes	2$500	
"	Francisco Steemacher	2$500	
"	Antonio Fernandes	2$500	

Directoria das obras (*)

Engenheiro em chefe	Andrew Ellison Junior		21:000$000
Ajudante	W. S. Ellison		7:440$000
"	Geo. C. Beckham		6:000$000
"	R. M. Marshall		3:240$000
"	J. R. Bruschetti		3:240$000
Ajudantes	Jos. A. Locke		3:240$000
"	N. Bennaton		3:240$000
"	A. Morsing		3:840$000
"	Richard Hayden		2:940$000
"	Herculano Veloso Ferreira Penna..		2:940$000
"	E. Schlarbaun....................		3:240$000

Além dos empregados acima mencionados, ha mais 3 limpadores de machinas, 7 emcarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 66 operarios, 6 empregados no escriptorio e armazens, 1 aprendiz, 1 servente e 14 trabalhadores das officinas; 23 guardas das estações, 1 bilheteiro, 1 criado, 7 guardas cancellas, 1 despachante de bagagens, 4 praticantes, 5 bagageiros, 3 feitores, 1 ajudante, 14 limpadores de carros, 11 guarda-freios, 3 concertadores de carros, 3 bombeiros, 78 trabalhadores das estações, 1 servente no armazem do deposito, 8 empregados do coke, e 339 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª secção da linha.

Secretaria da companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1861. — Manoel Coelho da Rocha, Secretario.

(*) Nos vencimentos está incluida a quantia que percebem para comedorias.